



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts**

TECH-17013-CTE10-6.7

13.04.2017

Original: EN

ARBEITSPROGRAMM 2017-2018

FÜR DEN FACHAUSSCHUSS FÜR TECHNISCHE FRAGEN UND SEINE STÄNDIGE ARBEITSGRUPPE

Diskussionsdokument

1. EINLEITUNG

Harmonisierte technische Vorschriften sind eine Grundvoraussetzung für Kompatibilität zwischen Eisenbahnsystemen. Die technischen Bestimmungen des COTIF sind von Beginn an äquivalent zu den EU-Vorschriften. Die Vorschriften sind modern und bilden eine solide Grundlage für Entwicklungen und Innovationen im Eisenbahnsektor. Der technische und wissenschaftliche Fortschritt sowie das Feedback zu den Erfahrungen mit ihrer Anwendung machen es erforderlich, dass neue technische Vorschriften entwickelt und bestehende überarbeitet und aktualisiert werden können. Die Koordination dieser Aktivitäten ist die Hauptaufgabe der Abteilung für technische Interoperabilität des Sekretariates der OTIF.

2. ARBEITEN IN EINEM KOORDINIERTEN RAHMEN

Die grundsätzliche Arbeitsweise sieht zur Vermeidung doppelt durchgeführter Arbeiten vor, dass die Vorschriften zunächst auf EU-Ebene entwickelt und dann in OTIF-Recht übertragen werden. Um auf diese Entwicklungen in der EU Einfluss nehmen zu können, wurden verschiedene Arbeitsmethoden eingeführt.

Die ständige Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) der OTIF tagt dreimal pro Jahr und bietet so ein internationales Forum, auf dem rechtliche Entwicklungen des Eisenbahnsektors unter Regierungsvertretern und Vertretern des Sektors und (internationalen) Behörden diskutiert werden können. Insbesondere für Nicht-EU-Staaten bieten die Tagungen der WG TECH die Gelegenheit, sich mit den Vertretern der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) zu eisenbahnrelevanten Fragen auszutauschen. Auf jeder Tagung informiert das Sekretariat der OTIF die WG TECH über die Entwicklungen seit der letzten Tagung, die Tagungen, an denen es teilgenommen hat, und ggf. die dabei vertretene Position. Das Sekretariat der OTIF verfasst eine detaillierte Niederschrift über jede Tagung und veröffentlicht diese auf der Website der OTIF.

Im Oktober 2013 wurde eine Verwaltungsvereinbarung zwischen der ERA, der GD MOVE der Europäischen Kommission und dem Sekretariat der OTIF unterzeichnet. Mit dieser Vereinbarung können eine effektive Koordination zwischen den drei Parteien sichergestellt und darüber hinaus die Interessen der Nicht-EU-Staaten in den Arbeitsgruppen der ERA gesichert werden. 2016 haben die drei Parteien sich auf einen Anhang zu dieser Vereinbarung geeinigt, mit dem die Zusammenarbeit noch weiter rationalisiert wurde. Nachstehend einige praktische Ergebnisse dieser Vereinbarung:

Experten der OTIF nehmen an den Tagungen der ERA zur Vertretung der Interessen aller Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten teil, wo sie ebenfalls darauf achten, dass die Entwicklungen an äquivalenten EU/COTIF-Bestimmungen mit dem COTIF kompatibel sind. Wenn die Agentur eine Arbeitsgruppe einrichtet, analysieren Agentur und Sekretariat der OTIF basierend auf dem Projektplan der ERA und nach Möglichkeit vor dem Auftakttreffen der Gruppe, wie deren künftige Arbeit sich auf die Äquivalenz zwischen EU- und OTIF-Recht auswirken könnte. Auf der Grundlage dieser Analyse kann das Sekretariat der OTIF entscheiden, ob eine Teilnahme an der Arbeitsgruppe der Agentur zur Vertretung der Interessen der Nicht-EU-Vertragsstaaten der OTIF sinnvoll wäre. Gleichzeitig kann das Sekretariat der OTIF das Thema auch auf die Tagesordnung der WG TECH setzen.

Auf den Tagungen der WG TECH präsentiert und diskutiert die ERA laufende Projekte zu Empfehlungen, Ratschlägen und Stellungnahmen der Agentur, die in Bezug auf EU/OTIF-Äquivalenz relevant sein könnten. Auf diese Weise erfahren auch die Nicht-EU-Vertragsstaaten der OTIF von diesen Entwicklungen und können sich in die Diskussion einbringen.

Sobald ein Projekt der Agentur in die Endphase gelangt, bittet die Agentur das Sekretariat der OTIF darum, die Nicht-EU-Vertragsstaaten zum Entwurf der neuen, geänderten oder überarbeiteten EU-Vorschrift (z. B. einer TSI) zu konsultieren. Auf diese Weise können die Nicht-EU-Mitgliedstaaten

der OTIF die Entwürfe der ERA analysieren und kommentieren. Nach der Konsultation erläutert die Agentur der WG TECH, wie sie mit dem während der Konsultation erhaltenen Feedback umgegangen ist und was davon berücksichtigt wurde.

Die GD MOVE unterrichtet die WG TECH regelmäßig über die Entwicklungen im Eisenbahnrecht der EU, wie z. B. die Entwicklungen am vierten Eisenbahnpaket.

Die GD MOVE lädt das Sekretariat der OTIF zu den Tagungen des RISC als Beobachter ein, wo Themen gemeinsamen Interesses diskutiert werden, und gibt dem Sekretariat der OTIF Zugang zu relevanten CIRCA-Dokumenten.

Sie übermittelt dem Sekretariat der OTIF die endgültigen EU-Texte im Word-Format in Deutsch, Englisch und Französisch, sobald diese verfügbar sind.

Zu den bereits bestehenden gemeinsamen ERA/OTIF-Registern für VKM und ECM wird in Zukunft noch ein gemeinsames Register für CSM-Bewertungsstellen hinzukommen.

3. ALLGEMEINER FAHRPLAN FÜR DIE ENTWICKLUNG TECHNISCHER INTEROPERABILITÄTSVORSCHRIFTEN

Heute regeln die bestehenden technischen Vorschriften des COTIF hauptsächlich die Zulassung von Fahrzeugen und nur in sehr beschränktem Maße die betrieblichen und die Sicherheitsverfahren¹. Das Sekretariat der OTIF ist der Ansicht, dass es für die Mitgliedstaaten der OTIF von Vorteil wäre, wenn das COTIF weiterentwickelt würde, so dass es auch eine Grundlage für die Interoperabilität liefert, auf die sich benachbarte Staaten beim grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen stützen können.

Zu diesem Zweck hat das Sekretariat der OTIF die Initiative ergriffen und einen neuen Anhang H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr entworfen. Ziel des neuen Anhangs ist es, allgemeine Grundsätze und Pflichten für den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen für Staaten aufzustellen, die die APTU und ATMF bereits vollständig anwenden.

Seit ihrer Konzipierung regeln die ATMF die Verfahren für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr, einschließlich der Bestimmung der auf diese Fahrzeuge anwendbaren Vorschriften und der Pflichten zur korrekten Verwendung und Instandhaltung der Fahrzeuge.

Diese Bestimmungen basieren auf und entsprechen denen zum Eisenbahnsystem der Europäischen Union.

Das Bestreben nach Interoperabilität behindert oder schmälert in keiner Weise das Ziel, Vorschriften für die Erleichterung des Fahrzeugaustauschs im internationalen Verkehr auf der Grundlage der einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF zu liefern. Die OTIF verfügt nun über einen vollständigen Satz an ETV zu Güterwagen, Lokomotiven und Personenwagen sowie zu deren Zulassungsverfahren.

Vor diesem Hintergrund umfassen die wichtigsten Entwicklungen voraussichtlich:

- Die Vorbereitung der Änderungen an den APTU und ATMF, um an den erforderlichen Stellen die Äquivalenz mit dem **vierten Eisenbahnpaket der EU** aufrechtzuerhalten. Die diese Änderungen betreffenden Beschlüsse liegen im Zuständigkeitsbereich des Revisionsausschusses, wobei der Fachausschuss für technische Fragen mit seinen Fachkenntnissen an der Ausarbeitung eines Vorschlags mithelfen sollte.

¹ Die Vorschriften zu den für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) sind ein Beispiel für sicherheitsbezogene Bestimmungen. Anhang I der ETV WAG ist ein weiteres Beispiel, hier wurden Bestimmungen zur Zugbildung und Verwendung von Wagen aus der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung der EU übernommen.

- Die Entwicklung eines Entwurfs für einen neuen Anhang H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr, zur **Förderung der Interoperabilität**.
- Die Erleichterung des Fahrzeugaustauschs (Personenwagen) im internationalen Verkehr, durch die Bereitstellung von harmonisierten **Fahrzeug-Fahrzeug-Anforderungen für Personenwagen** auf internationaler Ebene. Nachdem diese Entwicklung auf OTIF-Ebene begonnen hat, wendet sich ihr nun auch die ERA-Arbeitsgruppe genauer zu, um Änderungen der TSI LOC&PAS vorzuschlagen². Parallel dazu wird die WG TECH äquivalente Änderungen zur Annahme durch den CTE ausarbeiten.

4. REVISION UND ÄNDERUNG BESTEHENDER VORSCHRIFTEN

Wie in diesem Dokument erläutert, werden die meisten Revisionen und Änderungen der technischen und Sicherheitsvorschriften zunächst von den Arbeitsgruppen der ERA ausgearbeitet und dann auf EU-Ebene von der Kommission angenommen. Ähnliche Änderungen und Revisionen werden daraufhin von der WG TECH entworfen und auf OTIF-Ebene vom CTE angenommen, damit die Äquivalenz der EU- und COTIF-Vorschriften gewahrt bleibt.

In Übereinstimmung mit diesen Grundsätzen ist es für die OTIF entscheidend, schon an den frühen Entwicklungsstadien auf EU-Ebene involviert zu sein. Aus diesem Grund arbeitet das Sekretariat der OTIF in Koordination mit der WG TECH bei Themen gemeinsamen Interesses eng mit der ERA zusammen. Solche Themen sind:

Die mögliche Ausdehnung des Anwendungsbereichs der ECM³-Vorschriften, so dass nicht mehr nur die Zertifizierung von ECM für Güterwagen, sondern auch für andere Fahrzeugtypen abgedeckt sind. Ein Teil der Zusammenarbeit des Sekretariates der OTIF mit der ERA betrifft die Aufklärung der ERA über die Situation der ECM-Vorschriften im Anwendungsbereich des COTIF, so dass Letztere dies in ihrer Folgenabschätzung berücksichtigen kann.

Änderungen der TSI WAG. Hier hat die ERA insbesondere an der Schließung offener Punkte gearbeitet. Zudem plant die ERA Spezifikationen zu Entgleisungsdetektoren für Güterwagen, unter Berücksichtigung der Ergebnisse der RID-Arbeitsgruppe „Entgleisungsdetektion“.

Änderungen der TSI LOC&PAS. Zum aktuellen Zeitpunkt hat die ERA der Europäischen Kommission zwei Empfehlungen zur Änderung der TSI LOC&PAS unterbreitet, von denen eine hauptsächlich die Schließung offener Punkte betrifft und die andere spezifische Bestimmungen zu einmaligen Genehmigungen für bestimmte Fahrzeugtypen. Diese Bestimmungen sind für die OTIF von ganz besonderem Interesse, da sie die Grundlage für die Bewilligung des freien Verkehrs von Fahrzeugen im Sinne von Artikel 6 § 3 ATMF bilden.

Im Rahmen eines diesbezüglichen Mandats arbeitet die ERA seit 2013 an der Rationalisierung der fahrzeugbezogenen Register (RVRR). Das vierte Eisenbahnpaket hat nun die rechtliche Grundlage für die Einrichtung eines Europäischen Fahrzeugregisters gelegt, welches die nationalen Fahrzeugregister der EU-Staaten ersetzt. Das Sekretariat der OTIF wird seine Zusammenarbeit mit der ERA und der GD MOVE fortsetzen, um sicherzustellen, dass diese Entwicklungen in der EU mit den auf OTIF-Ebene anwendbaren Spezifikationen zu den nationalen Fahrzeugregistern kompatibel bleiben.

Die Ad-hoc-Taskforce der ERA zu sektoralen Akkreditierungssystemen für benannte Stellen unter der Richtlinie 2008/57/EG hat unverbindliche Bestimmungen erlassen, welche als Leitfaden für bewährte

² „TSI“ steht für „technische Spezifikation für die Interoperabilität“.

³ „ECM“ steht für „für die Instandhaltung zuständige Stelle“; die Vorschriften über die Zertifizierung von ECM für Güterwagen sind auf OTIF-Ebene in ATMF-Anlage A und auf EU-Ebene in der Verordnung der Kommission (EU) Nr. 445/2011 enthalten.

Verfahren für die Akkreditierung von benannten Stellen auf EU-Ebene fungieren. Diese Systeme umfassen auch Verweise auf EN-Normen, u. a. zur Sicherstellung der Sachkunde und Unabhängigkeit der benannten Stellen. Weitere Arbeiten betreffen die Entwicklung eines Verfahrens, mit dem die Agentur die Leistung der benannten Stellen überwachen kann. Der Fachausschuss für technische Fragen sollte analysieren, ob und wie diese Entwicklungen in COTIF-Vorschriften und/oder empfohlene Praktiken für Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten umgesetzt werden sollten. Dies könnte beispielsweise zu Änderungsvorschlägen zur ETV GEN-E über die Qualifikationen und die Unabhängigkeit von Prüforganen führen.

5. ÜBERWACHUNG DER ANWENDUNG DER TECHNISCHEN VORSCHRIFTEN

Die beachtliche Anzahl an unter den APTU und ATMF entwickelten technischen Vorschriften steigt stetig weiter. Diese steigende Anzahl und Komplexität der Vorschriften kann für einige OTIF-Vertragsstaaten eine wahre Herausforderung sein. Gleichzeitig wird auch die korrekte Umsetzung immer wichtiger. Wenn die OTIF-Vorschriften nicht korrekt angewendet werden, kann dies zu Störungen im internationalen Verkehr führen, wie den im Juni 2013 an der Grenze aufgehaltenen Zügen, denen keine gültige für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zugeteilt war. Dasselbe kann passieren, wenn Fahrzeuge nicht korrekt im nationalen Fahrzeugregister eingetragen und für alle zuständigen Behörden durch die Verknüpfung mit dem virtuellen Einstellungsregister auffindbar sind.

Das Sekretariat der OTIF hat einen partizipativen Ansatz entwickelt, mit dem die enge Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und anderen Organisationen des internationalen Eisenbahnverkehrs gesucht wird.

Den verschiedenen Arbeitsgruppen des Fachausschusses für technische Fragen kommt, was den direkten Kontakt zwischen dem Sekretariat der OTIF und den Mitgliedstaaten anbelangt, zweifellos die wichtigste Rolle zu. Auf deren Tagungen können die Vertreter der Mitgliedstaaten ihre Ansichten äußern, auf den neuesten Stand der Entwicklungen gebracht werden und aktiv an der Weiterentwicklung des COTIF teilnehmen. Das Sekretariat der OTIF verfasst detaillierte Niederschriften zu jeder Tagung, so dass auch Personen, die nicht anwesend waren, den Entwicklungen aus erster Hand folgen können.

Die Organisation von und aktive Teilnahme an Workshops und Seminaren in unseren Mitgliedstaaten ist auch eine gute Möglichkeit für das Sekretariat und die OTIF-Mitgliedstaaten, Kontakte zu knüpfen und aufrechtzuerhalten.

Neben den Weiterverbreitungsaktivitäten hat das Sekretariat der OTIF 2015 ein internes („in-house“) Trainingsprogramm geschaffen, das sich an ausgewählte Mitarbeiter der zuständigen Behörden unserer Nicht-EU-Mitgliedstaaten richtet. Die Hospitanten nehmen an den täglichen Aktivitäten der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF teil und erhalten gezielte Erklärungen und Erläuterungen zu den technischen Anhängen des COTIF. Im Gegenzug können sie dem Personal des Sekretariates dabei helfen, ein besseres Verständnis der Anwendung des COTIF in dem betreffenden Staat zu erlangen. Ziel ist es, dass die Hospitanten am Ende des Trainings das neu erworbene Wissen anwenden, selbständig Trainings organisieren und das Erlernte auf nationaler Ebene weiterverbreiten. Zu diesem Zweck sollen die Hospitanten an mindestens einer von der Abteilung für technische Interoperabilität organisierten Tagung teilnehmen. Bislang haben bereits fünf Personen (aus der Türkei, Montenegro und Serbien) für einen Zeitraum von zwei bis vier Monaten an dem Programm teilgenommen. Das Programm ist weiterhin aktiv und weitere Staaten haben bereits Interesse angemeldet.

6. INTERDISZIPLINÄRE KOORDINATION

Genauso wichtig wie die Beibehaltung der Äquivalenz zwischen EU- und OTIF-Vorschriften zu technischen und Sicherheitsfragen ist es sicherzustellen, dass keine Inkohärenzen zwischen diesen Vor-

schriften und anderen Bereichen des internationalen (COTIF-) Rechts bestehen. Über die letzten Jahre wurde insbesondere die Kohärenz zwischen dem RID und den allgemeinen Eisenbahnvorschriften analysiert.

Im März 2013 wurde die für die Europäische Kommission durchgeführte Studie „*Analysis of the interactions and coherence between railway and dangerous goods legislation in the European Union*“ (Untersuchung des Zusammenwirkens und der Kohärenz von Eisenbahn- und Gefahrgutvorschriften in der Europäischen Union) fertiggestellt. Daraufhin wurde ein Gemeinsames Papier des OTIF-Sekretariates und der Europäischen Kommission zum Zusammenwirken von RID und ATMF zur Verbesserung der Kohärenz zwischen den COTIF-Anhängen C und G den OTIF-Ausschüssen CTE und RID-Fachausschuss sowie den EU-Ausschüssen RISC und TDG vorgelegt.

Auf dieser Grundlage ist von der Europäischen Kommission und dem Sekretariat der OTIF eine gemeinsame RID/ATMF-Arbeitsgruppe eingerichtet worden. Die Arbeitsgruppe bestand aus ausgewählten Experten der oben erwähnten Ausschüsse. Die Arbeitsgruppe hat insgesamt viermal getagt (3./4. Februar 2016, 9./10. Juni 2016, 18./19. Oktober 2016 und 8./9. Februar 2017), die dabei entstandenen Ergebnisse in einem Dokument festgehalten und an alle vier Ausschüsse zur Genehmigung weitergeleitet.

Nach der Genehmigung der Ergebnisse wird dann eine *Joint Coordinating Group of Experts (JCGE)* eingerichtet, die sich gezielt um die Koordination der Themen, die beide Rechtsbereiche betreffen, kümmern und Vorschläge für Rechtsvorschriften ausarbeiten wird. Sobald die JCGE eingerichtet ist, werden die GD MOVE der EU-Kommission und das Sekretariat der OTIF die erste Tagung planen.

7. VORLÄUFIGER ZEITPLAN

Für die Zeit nach dem CTE 10 sind für 2017 zwei weitere Tagungen der WG TECH geplant, die erste wird von der ERA oder der GD MOVE am 12. und 13. September in Lille oder Brüssel organisiert, die zweite im Dezember in den Räumlichkeiten der OTIF. Für 2018 ist vor der 11. Tagung des CTE eine weitere Tagung der WG TECH vorgesehen.

Für die Annahme der geplanten Änderungen an den APTU und ATMF ist der Revisionsausschuss zuständig. Er könnte auch Entwurfsvorschläge für den neuen Anhang H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr überprüfen, sie aber nicht annehmen. Die nächste Tagung des Revisionsausschusses ist für Anfang 2018 geplant.

Die nächste Generalversammlung wird im September 2018 stattfinden.
